

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

09/2020



Warszawski Transport Publiczny

Kończymy wakacje

Warszawski Transport Publiczny

#zasłaniamtwarz

Jeśli broda, to raczej naturalna...





Jeśli naszyjnik, to raczej szlachetny...





noś maskę prawidłowo!

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM) 

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Dobiegają końca wakacje, lato powoli ustępuje miejsca jesieni, kończy się sezon urlopowy. Mieszkańcy naszego miasta wracają do pracy, a dzieci od września znów mają się pojawić w szkołach. Jak co roku przygotował się na to Warszawski Transport Publiczny. Wprowadziliśmy zmiany, które zapewnią wygodniejsze i szybsze podróże.

Poprawi się komunikacja na Białołęce, a mieszkańcy bloków przy ulicy Łodygowej na Targówku zyskają lepszy dojazd do metra. Dzięki zmianom na Ursynowie mogliśmy lepiej skoordynować rozkłady autobusów. Rozwija się też współpraca z podwarszawskimi gminami: Lesznowolą, Raszynem, Ząbkami. Dla uczniów i odwożących ich rodziców przywróciliśmy na trasy linie obsługujące szkoły oraz kursy realizowane w dni nauki szkolnej i z podjazdami pod placówki.

Warszawski Transport Publiczny to najpewniejszy, najwygodniejszy i najtańszy środek transportu, którym mogą podróżować całe rodziny. Uczniowie szkół podstawowych jeżdżą za darmo dzięki Karcie Ucznia, a jeśli rodzice płacą podatki w stolicy, to mogą kupować bilety ze zniżką dzięki Karcie Warszawiaka. Jeśli dziecko idzie do szkoły ponadpodstawowej, to też może liczyć na zniżki – wystarczy wyrobić sobie Warszawską Kartę Miejską lub Kartę Młodego Warszawiaka.

Mniejszy ruch na drogach w miesiącach wakacyjnych to okazja do tego, by przeprowadzić niezbędne remonty i naprawy. Tak było również tym razem. Były remonty tramwajowe, przebudowy ulic. Cały czas powstawała druga linia metra. Co udało się naprawić w lipcu i sierpniu?

Zachęcamy też do poszukiwania śladów dawnej komunikacji w Warszawie. Szczególnie dobrze widać to na przykładzie tramwajów. Kiedyś jeździły w wielu miejscach stolicy, których teraz już nie kojarzymy z transportem szynowym. Ślady jednak pozostały. Można z nich sporo wyczytać i dowiedzieć się o historii stolicy.

Życzymy przyjemnej lektury

Przypominamy jak dbać o bezpieczeństwo w czasie epidemii

Warszawa prowadzi kampanię informacyjną, aby przypomnieć zalecenia sanitarne z powodu epidemii koronawirusa. Na ulicach pojawiły się plakaty m.in. o tym, jak prawidłowo nosić maseczkę ochronną, a kontrolerzy biletów w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego rozdają je zapominalskim pasażerom.

Materiały informacyjne zostały przygotowane również w języku angielskim, ukraińskim i rosyjskim. Plakaty prezentują jak prawidłowo myć i dezynfekować ręce, przypominają o obowiązku zasłanianiu ust i nosa w środkach komunikacji miejskiej oraz o zachowaniu dystansu społecznego. Grafiki pojawią się na przystankach, w pojazdach komunikacji miejskiej, na słupach ogłoszeniowych i bilbordach.

Kontrolerzy Zarządu Transportu Miejskiego w czasie swojej pracy przypominają pasażerom o obowiązku zasłaniania nosa i ust a tym, którzy nie mają zasłony twarzy, podarują maseczkę. W mediach społecznościowych WTP prezentowane są grafiki i filmy pokazujące jak prawidłowo nosić maseczkę.

Funkcjonariusze Straży Miejskiej w pojazdach WTP sprawdzają, czy pasażerowie zachowują się odpowiedzialnie i zasłaniają usta i nos – w myśl zasady: moja maseczka chroni ciebie, twoja – mnie. Osoby, które jadą autobusem czy tramwajem bez maseczki – dostają ją od strażników i proszone są o jej założenie.

Zgodnie z rekomendacjami ekspertów z Warszawskiej Rady Polityki Zdrowotnej, organu opiniodawczego i doradczego prezydenta Warszawy ds. ochrony zdrowia, skutki epidemii mogą zostać złagodzone m.in. dzięki szerokiemu dostępowi do testów w kierunku COVID-19 oraz powszechnym szczepieniom przeciwko grypie. Jest to szczególnie istotne, ponieważ w sezonie jesiennym objawy zachorowania na grypę mogą być mylone z objawami zakażenia koronawirusem.

Warszawa ma bardzo rozbudowany program szczepień ochronnych przeciwko grypie, m.in. dla seniorów 65+, kobiet w ciąży i dzieci w wieku 6-60 miesięcy, pacjentów Stołecznego Centrum Opiekuńczo-Leczniczego Sp. z o.o. i podopiecznych noclegowni dla osób bezdomnych. ■



Ósmoklasisto, wymień bezpłatnie Kartę Ucznia na swoją pierwszą Warszawską Kartę Miejską!

Absolwenci szkół podstawowych do końca września mogą korzystać w Warszawskim Transporcie Publicznym z Karty Ucznia. Potem, jeśli chcą nadal jeździć WTP, powinni wyrobić Warszawską Kartę Miejską lub Kartę Młodego Warszawiaka.

Dzieci i młodzież korzystają z Karty Ucznia i bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym do końca nauki w szkole podstawowej. Tegoroczni ósmoklasiści będą mogli na jej podstawie podróżować WTP do 30 września. Mogą też wyrobić sobie Warszawską Kartę Miejską oraz, w przypadku zamieszkiwania i płacenia podatku dochodowego w Warszawie (przez rodziców lub opiekunów), Kartę Młodego Warszawiaka.

Podczas wyrabiania Karty Miejskiej warto kupić od razu bilet długookresowy i aktywować dopiero, gdy skończy się ważność Karty Ucznia. Zakodowany bilet „poczeka” na karcie, można go aktywować w dowolnym momencie w kasowniku lub bramce metra. Jesień to okres, gdzie nasze POP-y cieszą się ogromnym zainteresowaniem, dlatego dobrze jest wyrobić kartę i kupić bilet wcześniej.

Dla kogo Warszawska Karta Miejska?

Warszawska Karta Miejska jest nośnikiem biletów długookresowych. Może ją wyrobić każdy, kto chce korzystać

z Warszawskiego Transportu Publicznego. Może to zrobić samodzielnie ósmoklasista,

Wniosek o wydanie karty można złożyć on-line, w Punkcie Obsługi Pasażerów (także mobilnym) lub wysłać pocztą. Do karty potrzebne jest zdjęcie osoby, która będzie z niej korzystała. Jeśli wniosek jest składany w POP-ie, zdjęcie (o wymiarach 3,5 x 4,5 cm) można przynieść ze sobą lub zrobić na miejscu swoim smartfonem. Pracownicy POP pomogą.

W przypadku wniosku składanego on-line zdjęcie należy dodać jako załącznik. W POP-ach karta jest wyrabiana „od ręki".

O możliwości odbioru karty, gdy wniosek był złożony on-line, powiadomimy w formie e-mailowej. Dziecko może odebrać swoją kartę samodzielnie. Przy odbiorze konieczne będzie okazanie dokumentu potwierdzającego tożsamość, np. legitymacji szkolnej.
Szczegółowe informacje o Warszawskiej Karcie Miejskiej są dostępne na stronie www.wtp.waw.pl/warszawska-karta-miejska.

Dla kogo Karta młodego warszawiaka?

Jeżeli mieszkacie Państwo w Warszawie i odprowadzacie tutaj podatek dochodowy, możecie wyrobić dla dziecka Kartę młodego warszawiaka. Jest ona nie tylko nośnikiem biletów, ale także dokumentem potwierdzającym uprawnienia do zniżek na komunikację miejską oraz w licznych instytucjach kulturalnych, oświatowych i rekreacyjnych.

Szczegółowe informacje o Karcie Warszawiaka są dostępne na stronie www.karta.um.warszawa.pl

Aby wyrobić Kartę Młodego Warszawiaka, trzeba odwiedzić jeden z Punktów Obsługi Pasażerów, mobilny Punkt Obsługi Pasażerów lub dzielnicowy Wydział Obsługi Mieszkańców. **Może to zrobić samodzielnie ósmoklasista, trzeba pamiętać tylko aby wszystkie dokumenty były podpisane przez rodzica lub opiekuna.**

Należy zabrać ze sobą:

- wniosek o wydanie spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej / przyznanie uprawnień do Karty warszawiaka / Karty młodego warszawiaka wypełniony i podpisany przez pełnoletnie osoby (istnieje możliwość pobrania i wypełnienia wniosku na miejscu w POP-ie lub WOM-ie). Jeśli dziecko posiada już WKM, nie trzeba powtórnie składać wniosku o jej wydanie, tylko wziąć ją ze sobą;
- dokument potwierdzający tożsamość;
- jeden z dokumentów potwierdzających rozliczenie podatku dochodowego w Warszawie:
  - pierwsza strona złożonego PIT-u za 2019 rok ze stemplem warszawskiego urzędu skarbowego poświadczającym rozliczenie podatku
  - lub urzędowe poświadczenie odbioru wydane przez elektroniczną skrzynkę podawczą systemu teleinformatycznego administracji podatkowej (UPO) wraz z pierwszą stroną zeznania podatkowego składanego drogą elektroniczną i wygenerowanym numerem dokumentu zgodnym z identyfikatorem dokumentu UPO
  - lub zaświadczenie z urzędu skarbowego potwierdzające złożenie zeznania o wysokości osiągniętego dochodu (poniesionej straty) w 2019 roku i adresem zamieszkania;
- zdjęcie dziecka do wyrobienia Warszawskiej Karty Miejskiej. Jeśli dziecko posiada już WKM, fotografia nie jest potrzebna;
- dokumenty potwierdzające stopień pokrewieństwa (np. akt urodzenia dziecka).

Szczegółowe informacje o Bilecie Młodego Warszawiaka są dostępne na stronie www.wtp.waw.pl/warszawska-karta-miejska/bilet-warszawiaka ■



M2 – budowa mimo pandemii

Pomimo pandemii prace na budowie północno-wschodniego odcinka linii metra M2 postępują. Trwa budowa tuneli, ogromnej hali torów odstawczych, a także wyjść ze stacji. Lada moment na trasę wrócą tramwaje na ulicy Rembielińskiej.

Tarcza Maria, drążąca tunel metra, osiągnęła już niemal połowę długości trasy, a tarcza Anna zakończyła pierwszy odcinek (pomiędzy stacją Kondratowicza i Bródno) i przechodzi prace serwisowe. Tarcze TBM mają do wydrążenia dwa tunele po niemal trzy kilometry długości, każdy podzielony na trzy odcinki. Budowa tuneli przebiega sprawnie i skończy się w tym roku. Postęp tarcz można na bieżąco śledzić na stronie www.metro.waw.pl jest on aktualizowany raz w tygodniu, w każdy piątek

Jeszcze w tym miesiącu tramwaje wrócą na swoją stałą trasę – skończy się odbudowa torowiska wzdłuż ulicy Rembielińskiej, które rok temu zostało rozebrane pod budowę podziemnej hali torów odstawczych metra. Wykonawca metra zabierze się za prace ziemne w rejonie świątyni parafii św. Włodzimierza, gdzie do tej pory teren był zajęty przez tymczasowe torowisko, którym tramwaje omijały plac budowy. Trzeba w tym miejscu wykonać płytę stropową dla mierzącej 60 metrów szerokości podziemnej hali. Właśnie na Bródnie powstaje największa podziemna budowla tego odcinka linii M2 – hala o kubaturze niemal 470 tys. metrów sześciennych.

Przejścia podziemne

Równolegle na wszystkich stacjach trwa budowa przejść podziemnych i wyjść z przyszłych stacji. Najbardziej zaawansowana pod tym względem jest stacja Kondratowicza, której betonowy korpus jest już skończony. W najbliższych tygodniach skończy się budowa korpusu stacji Zacisze, gdzie trwają prace przy budowie dwóch ostatnich sekcji płyty dennej.

Północno-wschodni odcinek linii M2

Na północno-wschodnim odcinku metra powstają trzy stacje: C19 roboczo nazywana „Zacisze" pod ul. Figara w pobliżu skrzyżowania z ul. Codzienną, C20 „Kondratowicza" przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej i Kondratowicza oraz C21 „Bródno" przy skrzyżowaniu ulicy Kondratowicza i Rembielińskiej. Połączą je ponad cztery kilometry torowiska. Za ostatnią stacją powstaje również komora torów odstawczych, która będzie służyła do zawracania i postoju pociągów. Wybudowane będą też trzy wentylatornie.

Wykonawcą jest konsorcjum firm Astaldi i Gulermak, kontrakt opiewa na 1 397 895 000 zł. Dokończenie odcinka północno-wschodniego jest częścią projektu „Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III", który jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Dla projektu o wartości 3 564 536 216 zł przyznano dofinansowanie unijne w wysokości 1 952 151 513,23 zł. ■







Projekt pn. „Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III" jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Zamontujemy nowe wiaty

Siedem nowych wiat pojawi się na warszawskich ulicach. Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił 17 sierpnia przetarg na dostawę i montaż zadaszeń na Bielanach, Targówku, Pradze-Południe i w Ursusie.

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na dostawę i montaż nowych wiat przystankowych na siedmiu przystankach: BRÓDNO-PODGRODZIE 01, KWITNĄCA 04, CONRADA-SZKOŁA 01, KONOTOPSKA 01, ŁUKOWSKA 01, PERKUNA 02, ROZŁUCKA 02. Będą to wiaty typu seryjnego – konstrukcje dobrze znane ze stołecznych ulic, w takiej samej kolorystyce, kształcie i wyposażeniu jak te stawiane od kilku lat.

Nowe wiaty mają skutecznie chronić pasażerów przed opadami atmosferycznymi oraz przed nadmiernym nagrzewaniem przez słońce. Pod wiatami zostaną umieszczone m.in. ławki i gabloty informacyjne na rozkłady jazdy.

Aby zapewnić ekologiczne oświetlenie w przestrzeni pod zadaszeniem, na dachach dwóch wiat (przystanki PERKUNA 02, ROZŁUCKA 02) zostaną zamontowane panele fotowoltaiczne. W konstrukcji wiaty są też przewidziane czujniki ruchu i czujnik zmierzchowy. Po zachodzie słońca lampa LED będzie oświetlać gablotę informacyjną na poziomie około 50 proc. swojej wydajności i rozjaśniać się do 100 proc., gdy pod wiatą będą przebywać pasażerowie.

Firma wybrana w przetargu będzie mieć na wykonanie zamówienia 90 dni od dnia podpisania umowy. ■



Poznaliśmy projekty dopuszczone do głosowania w budżecie obywatelskim

W tegorocznej edycji budżetu obywatelskiego warszawiacy zgłosili 2243 pomysły. Zakończyła się ocena tych propozycji. Do głosowania zostało dopuszczonych 1506 projektów – 1400 propozycji dzielnicowych oraz 106 ogólnomiejskich. Zarząd Transportu Miejskiego pozytywnie ocenił 9 z 29 zgłoszonych projektów komunikacyjnych.

– Cieszę się, że podobnie jak w ubiegłej edycji budżetu obywatelskiego, większość projektów została oceniona pozytywnie – mówi Aldona Machnowska-Góra, Dyrektor Koordynator ds. kultury i komunikacji społecznej. – Znamy już pełną listę projektów, na które mieszkańcy będą mogli zagłosować. Jest tam naprawdę wiele ciekawych propozycji, dlatego już teraz gorąco zachęcamy do przeglądania projektów i do głosowania we wrześniu. – dodaje.

Pozytywnie w ZTM

W najnowszej edycji budżetu obywatelskiego Zarząd Transportu Miejskiego pozytywnie ocenił 9 z 29 zgłoszonych projektów. Pod głosowanie zostaną poddane projekty na:

- nowe wiaty – na Białołęce (w tym wyposażona w panele fotowoltaiczne), Bielanach (w tym wyposażone w panele fotowoltaiczne) i w Wilanowie
- nowy przystanek autobusowy w sąsiedztwie skrzyżowania ul. M. Kasprzaka i J. Bema
- wymianę szyb w 11 wiatach na oznakowane wzorem zapobiegającym śmiertelnym kolizjom ptaków ze szklanymi powierzchniami
- wyposażenie wybranych wiat w panele fotowoltaiczne umożliwiające oświetlenie rozkładów jazdy
- ustawienie dodatkowych ławek na przystankach w sąsiedztwie szkoły przy ul. M. Hemara
- wprowadzenie nowego wzoru oznakowania przystanków na żądanie.

Jak oceniano projekty?

Sprawdzano możliwość realizacji zgłoszonych propozycji, a ocena składała się z dwóch etapów:

- oceny formalnej (sprawdzenie kompletności dokumentów i poprawności ich złożenia)
- oceny merytorycznej (sprawdzenie m.in. zgodności z obowiązującymi przepisami, możliwości realizacji pomysłu we wskazanej lokalizacji i w ciągu jednego roku, dostępności projektu dla innych mieszkańców).

Autorzy projektów, których propozycje zostały negatywnie ocenione, mogli odwołać się od wyniku oceny. Wpłynęły 154 odwołania, które rozpatrywane były do 14 sierpnia. W wyniku ponownej oceny 30 proc. z nich (47, z czego pięć ogólnomiejskich i 42 dzielnicowe) zostało rozpatrzonych pozytywnie.

Wyniki oceny wszystkich projektów zgłoszonych w tej edycji są dostępne na stronie www.twojbudzet.um.warszawa.pl.

Podsumowanie etapu oceny projektów

Projekty ocenione pozytywnie: 1506 (67 proc.), w tym projekty ogólnomiejskie – 106 (53 proc.), dzielnicowe 1400 (69 proc.).

Projekty ocenione negatywnie: 661 (30 proc.), w tym projekty ogólnomiejskie – 84 (42 proc.), dzielnicowe – 577 (28 proc.).

Projekty wycofane przez autora: 76 (3 proc.), w tym projekty ogólnomiejskie – 10 (5 proc.), dzielnicowe – 66 (3 proc).

Co dalej?

Tegoroczne głosowanie potrwa od 1 do 15 września. Mieszkańcy będą mogli zagłosować na maksymalnie 15 projektów na poziomie dzielnicowym w jednej wybranej dzielnicy oraz na 10 projektów na poziomie ogólnomiejskim.

Wyniki głosowanie poznamy 30 września. Realizacja wybranych przez mieszkańców projektów rozpocznie się w 2021 r.

Realizacja budżetu obywatelskiego w Warszawie wynika z zapisów ustawy o samorządzie gminnym. W bieżącej edycji budżetu obywatelskiego na realizację projektów mieszkańców przeznaczono ponad 83 mln zł.

Podsumowanie dotychczasowej realizacji projektów

Do tej pory w Warszawie odbyło się sześć edycji budżetu obywatelskiego, a mieszkańcy zdecydowali o przeznaczeniu ponad 320 mln zł, za które zrealizowano ponad 3 tys. propozycji warszawiaków.

Zarząd Transportu Miejskiego był odpowiedzialny m.in. za ustawianie nowych wiat przystankowych, dostawianie ławek na przystankach cieszących się dużą popularnością, montaż monitora z elektronicznym rozkładem jazdy na stacji M1 Centrum oraz wykonanie murali na stacjach metra Ursynów oraz Imielin i Stokłosy.

Więcej informacji: www.twojbudzet.um.warszawa.pl twojbudzet.um.warszawa.pl



Warszawski Transport Publiczny

#zasłaniamtwarz

Jeśli bransoletka, to lepiej błyszcząca...





Jeśli kolczyki, to zwykle dwa...





noś maskę prawidłowo!



Koniec wakacji w Warszawskim Transporcie Publicznym

Od wtorku, 1 września w Warszawskim Transporcie Publicznym przestały obowiązywać wakacyjne rozkłady jazdy. Weszły także w życie zmiany usprawniające komunikację na Białołęce, Targówku, Ursynowie i w Ząbkach.

Autobusy

Wraz z początkiem września dla autobusów przestały obowiązywać wakacyjne rozkłady jazdy. W tym roku, z powodu epidemii koronawirusa i wprowadzonych przez rząd ograniczeń w liczbie pasażerów, niewiele różniły się one od zwykłych i dotyczyły głównie linii strefowych: **110, 140, 150, 250, 340, 511, 704, 709, 710, 713, 714, 716, 717, 719, 723, 724, 727, 729, 731, 736, 738, 739, 742** i **750**.

Od początku nowego roku szkolnego wracają także kursy autobusów dowożących uczniów do szkół. Zostały one zawieszone w pierwszym kwartale tego roku na liniach: **115, 121, 150, 153, 162, 163, 164, 201, 211, 213, 326, 401, 411, 504** i **522**. Na trasy ponownie wyjadą autobusy linii: **304, 320, 323, 332** i **379**.

Tramwaje i metro

Od 31 sierpnia dla tramwajów zostały przywrócone przedwakacyjne rozkłady jazdy. Składy linii magistralnych: **1, 2, 9** i **31** podjeżdżają na przystanki w godzinach szczytu co 4 minuty (linii **33** co 6 minut), a pozostałych linii co ok. 8 minut.

Trwa remont pętli Cm. Wolski. Z tego powodu od poniedziałku 31 sierpnia, kursowanie tramwajów linii **13** zostało przywrócone na trasie wydłużonej:

13: KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA – … – Powstańców Śląskich – PIASKI.

Równocześnie został przywrócony ruch tramwajowy na ulicy Rembielińskiej. Na tory ponownie wyjechały tramwaje linii **25** i **41**, a dla tramwajów linii **1, 3** i **4** zostały przywrócone trasy podstawowe.

Od wtorku 1 września pociągi metra linii **M1** i **M2** także wróciły do podstawowych rozkładów jazdy. Składy na pierwszej linii podjeżdżają w szczycie co 2.20 minuty, poza szczytem co 4 minuty, w soboty co 4.50, a w niedziele co 5.30. Natomiast w przypadku linii M2 jest to: 2.50 minuty w szczycie, co

6 poza szczytem i w soboty oraz co 6.30 w niedziele.

Jednocześnie zostały wprowadzone zmiany stałe usprawniające komunikację miejską na Białołęce, Targówku, Ursynowie i w Ząbkach.

152 na Cieślewskich

Na ulicy Cieślewskich skończyły się prace budowlane. Została ona dostosowana do potrzeb autobusów komunikacji miejskiej – łuki są szersze, a na jezdni są specjalne progi zwalniające. Powstały tu też nowe przystanki, z których od soboty 29 sierpnia odjechali pierwsi pasażerowie. Wybrane kursy autobusów linii **152** mają trasę wydłużoną:

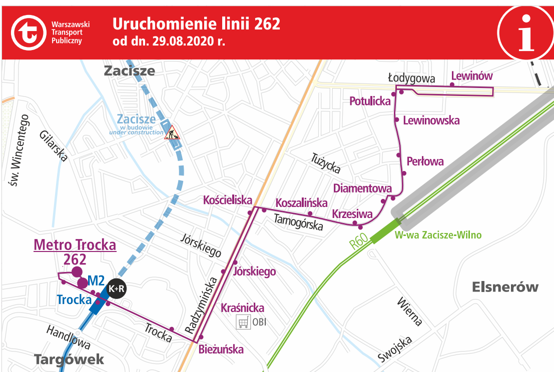
152: TARCHOMIN – … – Ciupagi – Cieślewskich – Białołęcka – M. Hemara – Ostródzka – Olsztyńska – L. Berensona – Skarbka z Gór – OS. DERBY.

Na wydłużonej trasie autobusy kursują co 30 minut, a na wspólnym odcinku trasy co 10 minut w szczycie i co 15 minut poza nim oraz w święta. Rozkład został skoordynowany z pociągami na stacji Płudy. Na trasie wydłużonej autobus dowozi uczniów z rejonu ulicy Cieślewskich do szkoły przy ulicy M. Hemara.



262 na Zaciszu, 245 do Ząbek

Zarząd Transportu Miejskiego prowadził konsultacje społeczne dotyczące zmian w układzie linii autobusowych po uruchomieniu nowych stacji linii M2 na Pradze i Targówku. Efektem pracy zespołu był nowy, zmieniony układ komunikacyjny, w którym znalazła się nowa linia **262**. Zapewnia ona połączenie południowej i wschodniej części Zacisza ze stacją metra. Urząd Dzielnicy Targówek wybudował przystanki na Zaciszu i dzięki temu, od soboty 29 sierpnia autobusy jeżdżą trasą:



262: METRO TROCKA – Trocka – Radzymińska – Tarnogórska – Tużycka – Potulicka – Łodygowa – LEWINÓW.

Autobusy linii **262** jeżdżą co 15 minut w godzinach szczytu i co 30 minut poza nim i w weekendy. Zastąpiły one kursy wariantowe linii **199** do przystanków Krzesiwa i Diamentowa.
Od tego samego dnia zmienił się charakter linii **345**. Autobusy jeżdżą we wszystkie dni tygodnia, więc zmienił się jej numer na **245**. Trasa jest taka sama jak dotychczas, a częstotliwość – co 15 minut w szczycie i co 30 minut poza szczytem i w weekendy. Rozkład jazdy z pętli Metro Trocka i przystanku Lewinów został skoordynowany z rozkładem linii 262.

Zmiany na Karczunkowskiej

Po otwarciu wiaduktu na ulicy Karczunkowskiej przyszedł czas na wprowadzenie zmian w komunikacji miejskiej. O zmiany te wnioskowały samorządy Raszyna i Lesznowoli. Autobusy linii **209** i **809** dojeżdżają do nowych pętli: Dawidy i PKP Jeziorki. Od soboty 29 sierpnia autobusy jeżdżą:

209: URSYNÓW PŁD. – al. Komisji Edukacji

Narodowej – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego – W. K. Roentgena – F. Płaskowickiej – Puławska – Baletowa - DAWIDY,

239: URSYNÓW PŁD. – al. Komisji Edukacji Narodowej – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego (powrót: Puławska – E. Romera – S. Herbsta) – Poleczki – Taneczna – Krasnowolska – KRASNOWOLA,

715: URSYNÓW PŁN. – B. Bartoka – al. Komisji Edukacji Narodowej – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego – W. K. Roentgena – F. Płaskowickiej – Puławska – Karczunkowska – Zgorzała: Dawidowska – Zamienie: Dawidowska – S. Starzyńskiego – Dawidy Bankowe: S. Starzyńskiego – Warszawska – ... – P+R AL. KRAKOWSKA,

737: URSYNÓW PŁN. – B. Bartoka – al. Komisji Edukacji Narodowej – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego – W. K. Roentgena – F. Płaskowickiej – Puławska – Karczunkowska – Zgorzała: Postępu – ... – CM. POŁUDNIOWY-BRAMA PŁD.,

809: URSYNÓW PŁD. – al. Komisji Edukacji Narodowej – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego – W. K. Roentgena – F. Płaskowickiej – Puławska – Baletowa – S. Starzyńskiego – Karczunkowska – PKP JEZIORKI.



Oswajamy pandemię

O powakacyjnych zmianach w Warszawskim Transporcie Publicznym, nowych liniach i roli gmin opowiada Paweł Mudant, Kierownik Działu Organizacji Przewozów.

Jak będzie wyglądało wprowadzanie zmian powakacyjnych?

Paweł Mudant: Robimy to w trzech etapach. Pierwsze zmiany weszły już 29 sierpnia, kolejne – tramwajowe na Bródnie – dwa dni później i ostatni pakiet wprowadziliśmy 1 września. Ponieważ uczniowie wracają do szkół, to przywróciliśmy ten układ, który funkcjonował w dni powszednie przed zamknięciem szkół z powodu epidemii.

Po wakacjach zmieni się sporo na Białołęce. Jakie były powody wprowadzenia zmian?

Zmieniła się trasa linii 152, dzięki czemu komunikacja autobusowa objęła rejon ulicy Cieślewskich. To znacząca zmiana, bo mieszkańcy zyskali obsługę komunikacyjną bliżej domów, dojazd do pociągów na przystanku Warszawa Płudy, tramwajów linii 2 i 17, szkoły przy ulicy M. Hemara, urzędu dzielnicy, obiektów handlowych i sportowych oraz osiedli Tarchomin i Derby. Powstały szybsze połączenia

dla mieszkańców osiedli przy ulicy Skarbka z Gór i Berensona z Zachodnią Białołęką. Już podczas konsultacji społecznych dotyczących budowy trasy tramwajowej na Nowodwory i później, w codziennych kontaktach, mieszkańcy wskazywali, że linia 314 nie wystarcza.

Czemu te zmiany wprowadzamy właśnie teraz?

Geometria drogi nie pozwalała na przeprowadzenie komunikacji autobusowej. Ulica Cieślewskich jest dość wąska, więc był problem z wygospodarowaniem miejsca na przystanki, a dodatkowo występował niebezpieczny zakręt przy ulicy Orneckiej na wysokości Zakładu Karnego. Po przebudowie możemy tam skierować nawet autobusy 12-metrowe. Wprowadzone zmiany polepszają komunikację osiedli Derby ze szkołą na ulicy M. Hemara. Placówka działa już od roku i już w 2019 roku zapewniliśmy do niej dojazd liniami okresowymi.

Zyskuje Białołęka. A co z Targówkiem, gdzie też sporo się dzieje, choćby w związku z budową linii metra M2?

Uruchomiliśmy nową linię 262. Autobusy oznaczone w ten sposób jeździły już podczas budowy odcinka linii metra M2 łącząc Targówek Mieszkaniowy z metrem. Teraz autobusy tej linii jeżdżą od stacji metra Trocka przez ulicę Radzymińską, wschodnią część osiedla Zacisze, do bloków przy ulicy Łodygowej, na pograniczu Warszawy i Ząbek. Trasa linii jest krótka, prowadzi lokalnymi ulicami, autobusy więc nie powinny notować opóźnień. Dzięki temu mieszkańcy zyskali bezpośredni dojazd do II linii metra. W tamtej części Warszawy



wprowadziliśmy też zmiany dotyczące linii 345, która przekształciła się w linię 245. Autobusy do tej pory kursowały tylko w dni powszednie, a od 29 sierpnia jeżdżą także w dni świąteczne. Związane jest to z rozbudową południowych Ząbek, władze tego miasta widząc rosnącą liczbę mieszkańców starały się o poprawę komunikacji. Lokalny samorząd pokrywa 60 proc. kosztów funkcjonowania linii na swoim terenie. Ta zmiana miała wejść w życie już wcześniej, ale została przesunięta przez pandemię.

W Warszawie lewobrzeżnej też są jakieś nowości?

Od 29 sierpnia wprowadziliśmy zmiany na Ursynowie – tutaj też pandemia wymusiła przesunięcie planów. Ulicą Karczunkowską jeżdżą autobusy linii 715 i 737, a Baletową – 209 i 809, co pociągnęło za sobą zmiany na wysokim Ursynowie. Autobusy kursują z jednego miejsca, co pozwoli skoordynować ich rozkłady jazdy. Linie autobusowe zarówno na ulicę Karczunkowską, jak i na Baletową jeżdżą od stacji metra Stokłosy. Dzięki ich skoordynowaniu linie jeżdżące co 40 minut, podjeżdżają na zmianę na przystanki co 20 minut, a w szczycie na niektórych odcinkach nawet co 10 minut. Planując te zmiany uwzględniliśmy postulaty gmin podwarszawskich - Raszyna i Lesznowoli. Jak to wygląda w praktyce? Autobusy 715 nie jadą już do stacji Wilanowska, ale do Ursynowa Płn., gdzie jeżdżą także 737. Na pętli Ursynów Płd. jest też linia 209, której trasa prowadzi przez ulicę Baletową. Powstała też nowa linia 809, której autobusy kursują w szczycie aż do PKP Jeziorki w okolice nowego parkingu P+R, podczas gdy 209 kończą kursy na Dawidach. Od nocy z 4 na 5 września na Ursynowie, na wniosek mieszkańców ulicy Kłobuckiej i władz Ursynowa, uruchamiamy nową linię nocną N86. Na trasie linii N36 będzie linią dodatkową, ale autobusy pojadą dalej przez Kłobucką, Puławską, F. Płaskowickiej, W.K. Roentgena, J. Ciszewskiego aż do Kabat. To pozwoli zmienić rozkład jazdy linii 165. Autobusy tej linii jeździły nawet do 1 w nocy, a teraz będą kończyły kursowanie po godzinie 23, jak standardowej linii dziennej. ■

W wakacje pracuje się najlepiej

Miesiące letnie to czas, w którym mniej osób z korzysta z komunikacji miejskiej i na ulice wyjeżdża mniej autobusów i tramwajów. Właśnie dlatego wtedy przeprowadza się najwięcej remontów infrastruktury Warszawskiego Transportu Publicznego.



fot. ZTM - przystanek AL.WIELKOPOLSKI 02

Zarząd Transportu Miejskiego w czasie wakacji remontował istniejące i budował nowe przystanki. Co wykonano? Poprawiony został wygląd i funkcjonalność 14 przystanków w różnych częściach stolicy: Pomnik Lotnika 01 i 04, Sasanki 02, Novotel 02, Cybernetyki 02, GUS 02, Bartycka 02, Al. Wielkopolski 02, Hynka 06, Orzechowa 02, Bogusławskiego 06, PKP Młynów 03, Wołomińska 02 i Kościeliska 01.

Nowe przystanki na Białołęce

Wymieniona została nawierzchnia w zatokach przystanków, oznaczono za pomocy żółtych kostek z wypustkami długości peronu i pola oczekiwania. Jeśli trzeba było wymienić nawierzchnię peronu, to od razu montowane były krawężniki z zaokrąglonymi brzegami, które pozwalają kierowcom autobusów podjeżdżać bliżej ich krawędzi. Równocześnie podnoszona była powierzchnia peronu. Co w takim razie działo się z wiatą przystankową? Okazuje się, że wiaty na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego są przystosowane na taką ewentualność. Nie trzeba ich przy tej okazji demontować. Przyjeżdża dźwig, który podnosi je na specjalnych nóżkach o wymaganą wysokość. Cała operacja trwa ledwie kilka godzin.


fot. ZTM - przystanek SASANKI 02

W czasie wakacji nie tylko remontowaliśmy przystanki, ale też stawialiśmy nowe, tam gdzie były największe potrzeby i techniczne możliwości. Od dawna mieszkańcy apelowali o poprawienie komunikacji na ulicy Cieślewskich. Kiedy została poprawiona geometria drogi, można było przystąpić do budowy przystanków. Łącznie powstało ich tam siedem oraz progi zwalniające – dla większego bezpieczeństwa pieszych. Nowy przystanek stanął też przy ulicy Konstruktorskiej. Ten z kolei będzie potrzebny dla osób dojeżdżających do pracy w zlokalizowanych tam biurowcach.



fot. ZTM - przystanek WOŁOMIŃSKA 02

Nowe tory

Ciężko w lipcu i sierpniu pracowali tramwajarze, którzy na wakacje zaplanowali roboty torowe na Ochocie i w Śródmieściu. Przy ulicy Grójeckiej toczyły się tego lata aż dwa remonty. Drogowcy z Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych wzięli się za przebudowę skrzyżowania ulic Grójeckiej, Harfowej i Racławickiej. Powstała tam sygnalizacja świetlna, dodatkowe przejście dla pieszych i przejazdy rowerowe. W czasie prac tramwaje nie jeździły ulicą Grójecką i ten fakt wykorzystały Tramwaje Warszawskie, które przeprowadziły w wakacje remont przejazdów przez torowisko na skrzyżowaniach z ulicami K. Dickensa i W. Korotyńskiego. Tramwajarze wymienili betonowe płyty oraz wykonali odwodnienie wraz z podłączeniem do kanalizacji miejskiej. Torowcy pracowali też na pętli przy placu G. Narutowicza. Tutaj zajęli się remontem torowiska: wymienili trzy zwrotnice, tyle samo rozjazdów i do tego 90 metrów toru.

Tramwaje Warszawskie wyremontowały też torowisko na skrzyżowaniu Nowowiejskiej i al. Niepodległości. W tym miejscu trzeba było wymienić zwrotnice, a prace trwały przez dwa weekendy: 1-2 oraz 8-9 sierpnia.

Można śmiało powiedzieć, że to były pracowite wakacje w Warszawskim Transporcie Publicznym. ■

fot. ZTM - rozjazdy tramwajowe, przystanek NOWOWIEJSKA 02

Warszawski
Transport
Publiczny

#zasłaniamtwarz

Jeśli torebka, to taka co zmieści wszystko...





noś maskę prawidłowo!

Tramwajowa historia dawnej stolicy

Bruk na Smoczej i na Ząbkowskiej, torowisko na Chłodnej czy na Starych Nalewkach – w Warszawie można znaleźć ślady dawnej komunikacji.

Burzliwa i często tragiczna historia stolicy spowodowała, że często nie da się już odnaleźć przedwojennych budowli, ulic, czy przystanków. Zniknęły całe osiedla, drogi są poprowadzone w inny sposób. Jedne zyskały, inne straciły na znaczeniu. Są jednak jeszcze w Warszawie miejsca, gdzie można się przespacerować lub przejechać (najlepiej Warszawskim Transportem Publicznym) i znaleźć świadectwa dawnej epoki.

Bruk jak przed wojną

Jednym z takich miejsc jest ulica Smocza na Muranowie z zabytkową kostką, wyglądająca tak, jak wszystkie jezdnie w tamtym rejonie przed II wojną światową. W latach 20. i 30. były tam też tory, bo tramwaje pojawiły się na Smoczej już w 1920 roku. To był ważny szlak komunikacyjny na kierunku północ – południe, bo ze Smoczej można było dojechać po szynach na Marszałkowską czy dalekie Wierzbno. Historię tramwajów w tym miejscu kończy okres Getta Warszawskiego. Po wojnie torów na tej ulicy już nie odbudowano. Tramwaje można „znaleźć" kilkaset metrów dalej – na obecnej al. Jana Pawła II. Na Smoczej zostały autobusy – teraz jeżdżą tamtędy wozy obsługujące linię 157, która łączy Żoliborz ze Szczęśliwicami.



fot. Leszek Peczyński - ul. Smocza, 2020 rok



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 40-W-46-3
Skrzyżowanie ul. Żelaznej i Grzybowskiej, 1974 rok

Ulica Smocza kończy się na skrzyżowaniu z Nowolipie, a kilkadziesiąt metrów dalej jest ulica Żelazna. Co ciekawe, tam tramwajów nie zlikwidowano. Ulicą Żelazną tramwaje po wojnie kursowały jeszcze długo, tory łączyły ówczesną ulicę gen. K. Świerczewskiego (dziś al. Solidarności) z Alejami Jerozolimskimi i istniejącą do dziś pętlą na pl S. Starynkiewicza. Jak wspomina pani Dorota Kukuć w publikacji „Wola. Ludzie i historie", pojawiały się tam jeszcze pod koniec lat 60.:

Ulicą Żelazną jeździły wtedy tramwaje. Były czerwone, kanciaste, a ich drzwi się nie zamykały. Motorniczy miał taką korbę do kierowania, a bilet kosztował 20 groszy.

Tramwaje przestały jeździć tamtędy dopiero pod koniec lat 60., szyny zostały zalane asfaltem, a ślady torowiska na Żelaznej można było znaleźć jeszcze stosunkowo niedawno, m.in. na odcinku przy skrzyżowaniu z ul. Prostą.

Tramwaje skręcały w Żelazną z trasy W-Z, która stała się jedną z najważniejszych arterii komunikacyjnych

stolicy i zmniejszyła znaczenie ulicy Chłodnej. Powojenna Chłodna bez tramwajów to była prawdziwa rewolucja komunikacyjna. Jeszcze w trakcie wojny, pod okupacją niemiecką, nikt nie wyobrażał sobie takiej zmiany. Ulica Chłodna biegła przez środek Warszawskiego Getta i była tak ważna, że okupacyjne władze stolicy wyłączyły ją z tego obszaru. Po obu stronach ulicy wybudowano mur, a na górze kładkę – wszystko po to, by tramwaje jeździły dalej. Przestały kursować dopiero 1 sierpnia 1944 roku. Dziś w bruku z granitowych „bochenków" leżą pozostałości torów.


fot. Leszek Peczyński - ul. Chłodna: 2020 rok

Przy tej okazji nie sposób nie wspomnieć o ulicy Nalewki, dawniej znajdującej się w sercu żydowskiej dzielnicy. Tramwaje elektryczne jeździły tam już od 1908 r. Wiodły tędy trasy m.in. linii 1, 15, 17, a także kursujących przez Powiśle P oraz Z. Tamtędy wiodło połączenie Żoliborza (od Dworca Gdańskiego) z resztą stolicy. Dzisiaj wystarczy się przejść na tyły Arsenału i można tam podziwiać zachowany bruk, w który wtopione są szyny o rozstawie 1525 milimetrów.

Ząbkowska ożyła jako pierwsza

Tramwaje były obecne w stolicy w wielu innych miejscach, których młodsi mieszkańcy nie kojarzą z transportem szynowym. Można te wspomnienia znaleźć na starych fotografiach – w końcu ten środek transportu pojawił się w Warszawie wiele lat przed autobusami. Tramwaje nie jeździły tylko po lewobrzeżnej części stolicy. Praga też była gęsto utkana siecią szyn. Jeśli ktoś chce dowodów, to niech się wybierze na ulicę Ząbkowską. Jeszcze niemal do końca XX wieku jeździły tamtędy tramwaje – w sumie przez około 80 lat. Zarówno ich pierwsze pojawienie się, jak też powrót były sprzęgnięte z ważnymi momentami w historii Polski. Po raz pierwszy ruszyły po tej praskiej ulicy w lutym 1919 roku, ledwie kilka miesięcy po odzyskaniu przez Polskę niepodległości.

To właśnie m.in. po Ząbkowskiej kursowały pierwsze tramwaje, które udało się uruchomić po zakończeniu drugiej wojny światowej. Tabor był bardzo zniszczony, trzeba go było poskładać z części wielu rozbitych wagonów. Linia, której tramwaje wyjechały na ulice, miała (jakżeby inaczej) numer 1, a jej trasa prowadziła ulicami: Radzymińską, Ząbkowską, Targową, Zamoyskiego i Grochowską. W tym czasie zachodnia część stolicy dopiero powoli podnosiła się z ruin.

Tramwaje zapewniały komunikację na Pradze Północ przez ponad 20 lat. Regularne kursowanie w tamtej części miasta skończyło się w 1968 roku, ale pozostawiono jeden tor, dla wyjazdów tramwajów z zajezdni, od strony ulicy Kawęczyńskiej. Ostatecznie tramwaje wycofano w 2000 roku, gdy rozpoczął się kapitalny remont ulicy.

Po raz ostatni tramwaj przejechał Ząbkowską 15 lipca 2000 roku, gdy Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej zorganizował pamiątkową przejażdżkę. Ślady historii komunikacji w tamtym rejonie jednak pozostały. Ulica Ząbkowska to dzisiaj popularne miejsce spacerów, gdzie jest wiele restauracji i barów. Na odcinku od Brzeskiej do Targowej pozostał historyczny bruk i biegnące w nim szyny.

Tramwaj na deptaku

Czasami też stolica sama chętnie „oddaje" i odkrywa swoją historię komunikacyjną. Wystarczy tylko trochę głębiej podrążyć, a takie okazje dają prowadzone naprawy. Tak było ostatnio na ulicy Grochowskiej, gdy podczas remontu torowiska udało się odkopać bazaltową kostkę brukową z lat 30. XX wieku. Z zachowanych fotografii wynika, że ulica była kiedyś wybrukowana na całej długości i szerokości. Ponieważ nie dało się odtworzyć takiej

nawierzchni na całej ulicy, to Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków uznało, że najlepiej będzie kostkę zdemontować i wbudować historyczny materiał w ulicę Grochowską. Przedwojenny materiał pojawił się na obrzeżach torowiska oraz na wysepkach przy skrzyżowaniach, na remontowanym odcinku ulicy Grochowskiej.

Podobnie było przy ulicy Radzymińskiej. Tutaj przyczyną była awaria wodociągowa. Kiedy drogowcy rozkopali jezdnię, natknęli się na stare tory. Tramwaje (konkretnie linii nr 7) jeździły tędy w 1921 roku. Jej trasa wiodła z Grójeckiej przez Aleje Jerozolimskie, Krakowskie Przedmieście i most Kierbedzia. Tramwajarze zabrali ze sobą na pamiątkę około metrowej długości fragment szyn.

Pozostałości po tramwajach to nie tylko stara część Pragi. Po drugiej stronie Warszawy, na ulicy Bema też można znaleźć ślady historii komunikacji. Tramwaje elektryczne po raz pierwszy pojechały tamtędy w 1928 roku. Historię warszawskiej komunikacji w tej części stolicy zmieniły jednak zniszczenia wojenne. W czasie odbudowy miasta bieg ulicy został zniekształcony przez rozbudowę węzła PKP. Teraz widoczne są tam tylko szyny.

Dziś spacerowiczom na Krakowskim Przedmieściu trudno byłoby wyobrazić sobie tramwaj sunący środkiem deptaka. Tramwaje jeździły tam jeszcze w 1948 r., potem nieużywane tory leżały w jezdni aż zalano je asfaltem. W 2007 roku podczas remontu zmieniającego ulicę w salon Warszawy koparki wydobyły spod asfaltu torowisko tramwajowe. Kilka lamp ulicznych w pobliżu skweru H.C. Hoovera było zamontowanych na dawnych słupach trakcyjnych. Dziś nie ma już żadnych śladów trasy tramwajowej na Krakowskim Przedmieściu. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
https://warszawa.wikia.org/wiki/Infrastruktura_tramwajowa_na_Wysockiego

https://metrowarszawa.gazeta.pl/metrowarszawa/1,141636,18322738,15-lat-temu-ostatni-tramwaj-przejechal-ulica-zabkowska-praga.html

https://www.transport-publiczny.pl/mobile/kasprzaka-bez-sieci-trakcyjnej-nieuzywane-przewody-znikaja-po-26-latach-52762.html

https://tvn24.pl/tvnwarszawa/najnowsze/remontowali-tory-tramwajowe-odslonili-stara-kostke-brukowa-136517

http://www.targowek.info/2018/03/oczko-czyli-historia-tramwaju-na-brodnie/

http://www.um.warszawa.pl/aktualnosci/modernizacja-ul-kaw-czy-skiej

www.trasbus.com



fot. Leszek Peczyński - ul. Kawęczyńska; 2015 rok


zakochaj się
w Warszawie